

От инж. Костадин Годоров Таушанов
Магистър, Строителен инженер по Пътно строителство
Пътен експерт

В настоящия текст се предоставя информация за възможностите на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура” 2014 – 2020 (по – нататък ОП „ТТИ” или ОПТТИ) да финансира значими пътни проекти в контекста на приетата от Правителството **Национална стратегия за развитие на транспорта.**

При работата по този текст авторът се е ръководил от приетите – **роля на държавата – основни задачи и отговорности** – при реализирането на важни инфраструктурни проекти в областта на транспорта – в приетата от Правителството **Национална стратегия за развитие на транспорта.**

РОЛЯ НА ДЪРЖАВАТА – ОСНОВНИ ЗАДАЧИ И ОТГОВОРНОСТИ

- Разработване на модерна транспортна политика, която да потвърди приоритета на държавата като водещ фактор в икономическото развитие
- Планиране, финансиране и управление на транспортната инфраструктура
- Създаване на подходящи условия за бърза модернизация на транспортния сектор чрез:
 - **Инициране и реализацията на мащабни проекти и инвестиции, финансирани от Европейски фондове и/или в сътрудничество с частния сектор.**
 - Повишаване на икономическата ефективност на сектора посредством либерализация, приватизация, концесиониране и др.
 - Професионален мениджмънт на частта от транспортната система, която следва да остане да се управлява от държавата.
- Създаване на условия за обновяване и модернизиране на транспортния парк.
- Актуализиране модела на нормативната и регулаторна рамка с оглед модернизация, либерализация, повишаване на лоялната конкуренция.
- Изграждане на административен и професионален капацитет.
- Въвеждане на модерно образование и професионално обучение за повишаване на квалификацията на заетите в транспортния сектор, в съответствие със съвременните световни изисквания и новите технологии.

- Международни дейности и координация за интегриране на българската транспортна система в Европейската и за утвърждаване ролята на България като гео политически лидер в региона.

Инициране и реализацията на мащабни проекти и инвестиции, финансирани от Европейски фондове – в частта за пътната инфраструктура – по специално за завършването на АМ Струма в рамките на този програмен период.

Общи данни за пътната транспортна инфраструктура

По данни на НСИ към 31.12.2012 г. дължината на републиканската пътна мрежа в България, която включва автомагистрала, първокласни, второкласни пътища, третокласни пътища и пътни връзки при кръстовища и възли, е 19 602 км.

Автомагистралите са едва 2.8 % от общата дължина, а първокласните пътища - 15.2 %. Покритието на страната с автомагистрала и пътища първи клас е неравномерно.

Пътните направления изток – запад са много по-добре развити от тези в посока север - юг, което до голяма степен се обуславя от релефа на страната. **По-високата гъстота на изградените автомагистрала и първокласните пътища в Североизточен, Югозападен и Югоизточен район определя по-добрата достъпност и комуникативност.** Въпреки предприетите през последните години мерки и предвид факта, че извършените инвестиции са недостатъчни спрямо нуждите, няма значимо подобрене на цялостното състояние на пътищата и осигурена достатъчна проходимост при зимни условия по направление север – юг.

В контекста на възложената задача в по – общ план в областта на пътната мрежа разглеждаме продължаващата липса на завършени магистрали по направлението Видин – София – Кулата, което е част от Ориент / Източно-средиземноморския коридор.

Предварителни приоритети за инвестиции в пътната инфраструктура за програмен период 2014 – 2020 *

* В тази част авторът е ползвал публични данни на МТИТ за подготовката на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура” за периода 2014 - 2020

През програмния период 2014 – 2020 г. ще е необходимо предприемането на мерки за осигуряване на устойчивост на постигнатите резултати по отношение на повишаване и надграждане на административния капацитет на УО и бенефициентите на ОПТ 2007-2013 г., както чрез използването на ПО”Техническа помощ” на ОПТТИ 2014 - 2020, така и чрез продължаване на прилагането на инициативата JASPERS и чрез привличане на експертната на МФИ - Световна банка, ЕБВР, ЕИБ и др., предоставящи консултантски услуги на управляващи органи и бенефициенти на програмите в областта на укрепването на административния им капацитет и за подготовката и изпълнението на транспортни инфраструктурни проекти.

При разработването на цялостната ОПТТИ 2014 - 2020 са взети под внимание и отразени следните, **приложими елементи на Позицията на службите на Комисията** относно изготвянето на споразумения за партньорство и програми в България за периода 2014-2020 година:

- Идентифицираните като основни предизвикателства недостатъчно развитие на инфраструктурата (не добра свързаност и недостатъчна поддръжка и реконструиране на националната и Трансевропейската транспортна мрежа; ниска международната достъпност на „основната” **Трансевропейска транспортна мрежа**, включително железопътния, сухопътния, вътрешноводния и морския транспорт; лошото техническо състояние на железопътната инфраструктура), проблемите на бенефициентите на ОПТ 2007-2013 (с изключение на Метрополитен София) по отношение на административния им капацитет за подготовка и за управление на проекти и необходимостта от цялостни реформи в сухопътния и железопътния сектор.
- Всички препоръки за насочване и пренасочване на инвестициите по определените от Комисията финансови приоритети „Модерна инфраструктура за растеж и работни места” и „Екологосъобразна икономика с ефективно използване на ресурсите”.
- Специфичните предварителни условия, които са от решаващо значение за успешното изпълнение на горепосочения приоритет за финансиране, включително и на необходимостта от цялостен национален план за транспорта с изрична глава за развитие на железопътния транспорт, включващ подходящо приоритизиране на инвестициите в „основната” и „разширената” Трансевропейска транспортна мрежа и във второстепенната мрежа (включително обществения транспорт на регионално и местно равнище).
- Възможностите за допълване с други инструменти на ЕС и по-специално на Механизма за свързване на Европа (за финансиране на проекти във връзка с „основната” Трансевропейска транспортна мрежа, както и с изграждането на системи за управление на трафика или на връзки между различни видове транспорт) и съответните финансови инструменти за привличане на частни средства за изграждане на транспортна инфраструктура. Взета е под внимание и възможността за финансиране на финансовия недостиг за проектите по ОПТТИ от ЕИБ чрез заемни средства.

Стратегия на ОПТТИ

Стратегията на ОПТТИ 2014 - 2020 е изготвена на базата на нуждите, дефинирани в анализа на текущото състояние на транспортния сектор, изготвен за целите на програмата. Стратегията на програмата допринася за постигане на целите на Стратегия „Европа 2020” и е съобразена с насоките за развитие на Европейската транспортна политика и Трансевропейската транспортна мрежа, с националните политики, както и с изводите и препоръките, дефинирани в анализа на социално-икономическото развитие и стратегията на Споразумението за партньорство.

Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура” (ОПТТИ) за периода 2014-2020 г. ще спомогне за постигането на тематична цел № 4 „Подкрепа за преминаването към нисковъглеродна икономика във всички сектори” и тематична цел № 7 „Насърчаване на устойчивия транспорт и отстраняване на „тесните места” в ключовите мрежови инфраструктури”, чрез реализиране на релевантните инвестиционни приоритети, връзките между които са показани в таблица 1 по-долу.

Общата цел на ОПТТИ 2014-2020, както и на ОПТ 2007-2013, е **„Развитие на устойчива транспортна система”**, която съответства на посочените по-горе тематични цели.

Стратегията на ОПТТИ 2014 - 2020 осигурява приемственост и логична последователност на инвестициите от програмния период 2007-2013 г., което гарантира завършването на направленията, в които вече е инвестирано. В програмата са формулирани следните **приоритетни оси**:

1. „Развитие на железопътната инфраструктура по „основната” и „разширената” Трансевропейска транспортна мрежа”;
2. „Развитие на пътната инфраструктура по „основната” Трансевропейска транспортна мрежа”;
3. „Подобряване на интермодалността при превоза на пътници и товари и развитие на устойчив градски транспорт”;
4. „Иновации в управлението и услугите - внедряване на модернизирана инфраструктура за управление на трафика, подобряване на безопасността и сигурността на транспорта”;
5. **Техническа помощ.**

Обосновка на разпределението на финансовите средства

Обосновка за разпределението на финансовите средства (подкрепа от Съюза) за всяка тематична цел и където е целесъобразно — за всеки инвестиционен приоритет, в съответствие с изискванията за тематична концентрация, като се взема предвид предварителната оценка.

Средствата от фондовете на ЕС по Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура” за периода 2014 - 2020 г. (КФ и ЕФРР) ще бъдат насочени за постигането на тематична цел № 4 „Подкрепа за преминаването към нисковъглеродна икономика във всички сектори” (21,2%) и тематична цел № 7 „Насърчаване на устойчивия транспорт и отстраняване на „тесните места” в ключовите мрежови инфраструктури” (76,3%), чрез реализиране на съответните инвестиционни приоритети, както и за техническа помощ (2,5%).

Разпределението на средствата по Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура” 2014 - 2020 г. се обуславя главно от идентифицираните национални нужди, които могат да бъдат адресирани със средства от КФ и ЕФРР, както и от приложимите Европейски и национални политики за развитие на транспортната система на страната, с оглед постигане на целите на стратегия „Европа 2020”, както и Позицията на службите на Европейската комисия. **Стратегията на Оперативната програма се концентрира основно върху завършването на липсващите железопътни и пътни връзки по TEN -Т мрежата на територията на страната и насърчаването на интермодалния транспорт .**

При определянето на разпределението на финансовите средства по КФ от ОПТТИ е взет под внимание извършения анализ на инвестициите в развитие на транспортна инфраструктура, финансирани със средства по ОПТ 2007-2013. **Разпределението на финансовите средства по КФ от ОПТ 2007-2013 са разпределени неравномерно в посока инвестиции в пътна инфраструктура – 341 390 809 евро за железопътна**

инфраструктура (27,19%) и **727 669 892 евро за пътна инфраструктура (57,95%)**, като останалата част от 186 609 191 евро (14,86%) е инвестирана в развитие на метрото в град София. Фактичкото съотношение на инвестициите по КФ по ОПТ 2007-2013 между железопътна и пътна инфраструктура е 32 % / 68 % **или повече от 2 пъти в полза на инвестициите в пътна инфраструктура.**

Тази тенденция за разпределение на средствата за инвестиции в развитие между железопътна инфраструктура и пътна инфраструктура е променена в ОПТТИ, като приоритетността вече е насочена в развитие на железопътна инфраструктура.

Независимо, че се предвижда по 50% от средствата по КФ да бъдат разпределени съответно за инвестиции в железопътна и пътна инфраструктура, съпътстващия анализ на резултатите от изготвените анализи разходи-ползи за инвестиционните проекти, финансирани по КФ от ОПТ 2007 - 2013 показва много ясна тенденция за преразпределянето на финансовите средства. Докато за проектите за развитие на пътната инфраструктура изчислявания финансов недостиг е 100%, поради факта, че това не са приходогенериращи проекти, то за проектите за развитие на железопътната инфраструктура усреднения финансов недостиг е около 80 %. В абсолютни стойности това означава, че при спазване на съществуващата тенденция за съответните нива на финансовия недостиг, общите инвестиции по проектите, финансирани от КФ по ОПТТИ ще бъдат разпределени както следва – 841 683 824 евро в проекти за развитие на железопътна инфраструктура (55.56%) и **673 347 059 евро в проекти за развитие на пътната инфраструктура (44.44%).**

Наличните финансови средства по КФ от ОПТТИ 2014 - 2020 ще бъдат инвестирани в инфраструктурни проекти по основните направления с интензивен и концентриран железопътен и автомобилен трафик. Инвестициите ще бъдат насочени за интеграция на националната железопътната мрежа в европейската железопътна мрежа, осигуряване на оперативна съвместимост по направление на основната и разширената трансевропейска железопътна мрежа, **както и за основна автомагистрална и скоростна пътна мрежа за осигуряване на качествени, високоскоростни връзки между България и съседните страни, както и между част от главните населени центрове в България.**

В тази връзка 50% от средствата по КФ са предвидени за инвестиции в железопътна инфраструктура по приоритетна ос 1 „Развитие на железопътната инфраструктура по „основната” и „разширената” Трансевропейска транспортна мрежа” – инвестиционен приоритет „Предоставяне на подкрепа за мултимодалното Единно европейско транспортно пространство, посредством инвестиции в Трансевропейската транспортна мрежа” и инвестиционен приоритет „Изграждане и рехабилитация на всеобхватни, висококачествени и оперативно съвместими железопътни системи и насърчаване на мерки за намаляване на шума”. В допълнение на инвестициите по ОПТТИ, със средства от Механизма за свързване на Европа („Connecting Europe Facility”) се предвижда да се извърши модернизация на ж.п. линията „Видин – Медковец” (отсечка от направление „Видин-София”), както и модернизация на ж.п. линията „София – Драгоман”.

По приоритетна ос 2 на програмата „Развитие на пътната инфраструктура по „основната” Трансевропейска транспортна мрежа”, инвестиционен приоритет „Предоставяне на подкрепа за мултимодалното единно европейско транспортно пространство, посредством инвестиции в Трансевропейската транспортна мрежа”, за

инвестиции в пътната мрежа на страната са заделени останалите 50 % от средствата по КФ.

По приоритетна ос 3 „Подобряване на интермодалността при превоза на пътници и товари и развитие на устойчив градски транспорт” са предвидени 77.30 % от средствата по ЕФРР за инвестиции в подобряване на инфраструктурата за интермодалните превози и повишаване качеството на услугите за пътници и товари - инвестиционен приоритет „Предоставяне на подкрепа за мултимодалното единно европейско транспортно пространство, посредством инвестиции в Трансевропейската транспортна мрежа” – 4.3 % и инвестиционен приоритет „Насърчаване на стратегии за нисковъглеродно развитие във всички видове територии, по-специално градските райони, включително насърчаване на устойчива мултимодална градска мобилност и мерки за приспособяване и смекчаване, свързани с изменението на климата” – 73%.

Останалите 22.7% от средствата по ЕФРР са разпределени между приоритетна ос 4 „Иновации в управлението и услугите - внедряване на модернизирана инфраструктура за управление на трафика, подобряване на безопасността и сигурността на транспорта” и приоритетна ос 5 „Техническа помощ” на програмата, съответно 14% и 8.7%.

Средствата по приоритетна ос 4 са разпределени между следните инвестиционни приоритети – инвестиционен приоритет „Разработване и подобряване на екологосъобразни, включително с ниски емисии на шум, и ниско-въглеродни транспортни системи, включително вътрешни водни пътища и морски транспорт, пристанища, мултимодални връзки и летищна инфраструктура с цел насърчаване на устойчиво развита регионална и местна мобилност” 9 % и инвестиционен приоритет „Изграждане и рехабилитация на всеобхватни, висококачествени и оперативно съвместими железопътни системи и насърчаване на мерки за намаляване на шума” 5 %.

Инвестиционната стратегия на оперативната програма ОПТТИ за програмен период 2014 – 2020 (ОПТТИ – Оперативна Програма Транспорт и Транспортна Инфраструктура)

Приоритетна ос	Фонд (ЕФРР ¹ , Кохезионен фонд, ЕСФ ² или	Подкрепа от Съюза ³ € (Евро)	Дял (%) от общата подкрепа от Съюза за оперативната програма ⁴	Тематична цел ⁵	Инвестиционни приоритети ⁶
----------------	-----------------------------------------------------------------	-----------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------	----------------------------	---------------------------------------

1	2	3	4	5	6
„Развитие на железопътната инфраструктура по „основната” и „разширената” Трансевропейска транспортна мрежа”	Кохезионен фонд	572 345 000	50% КФ	Тематична цел № 7 „Насърчаване на устойчивия транспорт и отстраняване на „тесните места” в ключовите мрежови инфраструктури”	1. Предоставяне на подкрепа за мултимодалното единно европейско транспортно пространство, посредством инвестиции в Трансевропейската транспортна мрежа; 2. Изграждане и рехабилитация на всеобхватни, висококачествени и оперативно съвместими железопътни системи и насърчаване на мерки за намаляване на шума.
„Развитие на пътната инфраструктура по „основната” Трансевропейска транспортна мрежа”	Кохезионен фонд	572 345 000	50% КФ	Тематична цел № 7 „Насърчаване на устойчивия транспорт и отстраняване на „тесните места” в ключовите мрежови инфраструктури”	1. Предоставяне на подкрепа за мултимодалното единно европейско транспортно пространство, посредством инвестиции в Трансевропейската транспортна мрежа
„Подобряване на интермодалността при превоза на пътници и товари и развитие на устойчив градски транспорт”	Европейски фонд за регионално развитие	361 300 000	77,26% ЕФРР	Тематична цел № 7 „Насърчаване на устойчивия транспорт и отстраняване на „тесните места” в ключовите мрежови инфраструктури	1. „Предоставяне на подкрепа за мултимодалното единно европейско транспортно пространство, посредством инвестиции в Трансевропейската

				” Тематична цел: № 4 „Подкрепа за преминаването към нисковъглеродна икономика във всички сектори”	а транспортна мрежа” 2. Насърчаване на стратегии за нисковъглеродно развитие във всички видове територии, по- специално градските райони, включително насърчаването на устойчива мултимодална градска мобилност и мерки за приспособяване и смекчаване, свързани с изменението на климата.
„Иновации в управлението и услугите - внедряване на модернизирана инфраструктура за управление на трафика, подобряване на безопасността и сигурността на транспорта”	Европейски фонд за регионално развитие	65 800 000	14,07% ЕФРР	Тематична цел № 7 „Насърчаване на устойчивия транспорт и отстраняване на „тесните места” в ключовите мрежови инфраструктури ”	1. „Разработване и подобряване на екологосъобразни, включително с ниски емисии на шум, и ниско- въглеродни транспортни системи, включително вътрешни водни пътища и морски транспорт, пристанища, мултимодални връзки и летищна инфраструктура с цел насърчаване на устойчиво развита регионална и местна достъпност” 2. „Изграждане и рехабилитация на всеобхватни, висококачествени и оперативно съвместими

					железопътни системи и насърчаване на мерки за намаляване на шума”
„Техническа помощ”	Европейски фонд за регионално развитие	40 520 000	8,67% ЕФРР	-	-
ОБЩО Средства по ОПТТИ за периода 2014 - 2020		1,612,310,000.00 ЕВРО			
В това число – предвидените средства за пътната инфраструктура		673,347,059.00 ЕВРО / от тези съответно 572,345,000.00 ЕВРО от Кохезионния фонд		44.44 % от общия бюджет на ОПТТИ / съответно 50.00 % от Кохезионния фонд	

Действия, които ще получат подкрепа в рамките на инвестиционния приоритет :
„Предоставяне на подкрепа за мултимодалното единно европейско транспортно пространство, посредством инвестиции в Трансевропейската транспортна мрежа”

(Позоваване: член 96, параграф 2, първа алинея, буква б), подточка iii) от Регламент (ЕС) № 1303/2013)

<i>Инвестиционен приоритет</i>	„Предоставяне на подкрепа за мултимодалното единно европейско транспортно пространство, посредством инвестиции в Трансевропейската транспортна мрежа”
<p>Примерни допустими дейности:</p> <p>Изграждане и модернизация на участъци от пътната инфраструктура по „основната” Трансевропейска транспортна мрежа.</p> <p>Основното направление на Ориент / източно средиземноморския коридор на територията на България свързва Западна Румъния и Гърция с преминаване през транспортния възел София. Коридорът започва на север при град Видин, пресича Дунавската равнина и Стара планина преди да стигне до София. На юг от София коридорът минава през западните части на планината Витоша и после следва долината на река Струма до гръцката граница при Кулата. Важни международни пътни връзки следват маршрута, който осигурява сухоземни връзки между Северозападния и Югозападния региони, със столицата София, както и със съседните държави - Румъния и Гърция. С откриването на моста Видин – Калафат през 2013 г. се осигури директна връзка през река Дунав по този коридор.</p>	

От първостепенно значение за това направление е завършването на липсващия участък от автомагистрала „Струма“.

Общият генерален план за транспорта предлага завършването на автомагистралата до гръцката граница (**проектът е определен като приоритетен**), за да се свърже директно с гръцката пътна мрежа на юг до Солун и Атина. Централният участък на маршрута има много топографски и свързани с околната среда предизвикателства, по-специално през Кресненското дефиле. Поради тази причина изграждането на автомагистралата е необходимо да се извърши поетапно със Северен участък (Долна Диканя до Благоевград) и Южен участък (Сандански до Кулата), които се изграждат в програмен период 2007 - 2013 г., **а изграждането на централния участък (Благоевград до Сандански) следва да се извърши през програмен период 2014 - 2020 г., когато значителните инженерни и екологични въздействия бъдат преодолявани или смекчени.**

В северната част на това коридора предстои изграждането на СП „Видин - Ботевград“. През програмния период 2007 - 2013 г., започнаха извършват строителни дейности по изграждане на обходен път на гр. Монтана, обходен път на гр. Враца.

За настоящия програмен период се подготвят участъците: „Видин-Димово“ (от прилежащата инфраструктура на Дунав мост II до гр. Димово), „Димово-Бела-Руженци“ (от гр. Димово до края на с. Ружинци пътят е в лошо експлоатационно състояние, трасето преминава през населените места), „Руженци до начало на обход на гр. Монтана“ (съществуващият път е двулентов с едно платно за движение), както и участъка „Монтана-Враца“.

Завършена е подготовката за изграждане на отсечката между гр. Мездра и гр. Ботевград, включително обходни пътища на населените места.

Развитието на северната главна ос „запад-изток“, която свързва София и Северното Черноморие през по-слабо изявени урбанизирани центрове в Северна България обуславя довършването на изграждането на АМ „Хемус“. АМ „Хемус“ **следва да се разглежда като стратегически проект**, който ще допринесе за икономическото и социално сближаване на регионално ниво. През програмен период 2007 - 2013 г. беше изградена връзката на АМ „Хемус“ със Софийски околновръстен път.

Необходимо е изграждането и на **Автомагистрала „Калотина - София“ (участък Калотина - СОП) - по направлението на трансевропейски транспортен коридор № 10, свързващ Белград и София**, два от най-големите икономически, административни и културни центрове в региона. Сегашният път от София до Сливница е четирилентов с едно платно за движение, а от Сливница до Калотина – двулентов с едно платно за движение. Със средства по Оперативна програма „Транспорт“ 2007 - 2013 г. се изгражда „Западна дъга на Софийски околновръстен път“, а по Оперативна програма „Регионално развитие“ - „Северна скоростна тангента“.

Потенциални бенефициенти:

- Национална компания „Стратегически инфраструктурни проекти“.
- Агенция „Пътна инфраструктура“.
-

Във връзка посоченото по горе за разпределението на финансовите ресурси по ОПТТИ за периода 2014 – 2020 в **частта за пътната инфраструктура** / съответно за финансиране със средства по КФ Кохезионния фонд (може оптимистично да се разглежда като финансиране за автомагистрала за целия програмен период) – в размер на **572,345,000.00 €** за периода – следва да се **анализират** оповестените в сайта на Национална компания „Стратегически инфраструктурни проекти” **предварителните стойности за разходите за строителството на Автомагистрала „Струма” Лот 3 Симитли - Крупник – Кресна – Сандански – както следва:**

Проектиране и строителство на АМ "Струма" Лот 3.1. Пътна част

Прогнозна стойност - 150,000,000.00 BGN.

Лот 3.1 на АМ "Струма" представлява автомагистрален участък с дължина от около 17 км. Част от него е тунел „Железница“, чието изграждане ще бъде предмет на отделна самостоятелна процедура. Предмет на настоящата обществена поръчка е **проектирането и строителството на пътната част на Лот 3.1 с дължина от около 12 км от км 359+000 до км 365+500 и от км 370+400 до км 376+000.**

Проектиране и строителство на АМ "Струма" Лот 3.1 - тунел "Железница" -

Прогнозна стойност - 200,000,000.00 BGN.

Лот 3.1. на АМ "Струма" представлява автомагистрален участък с дължина от около 17 км., като в него се включват **тунел „Железница“** и пътна част, чието изграждане ще бъде предмет на отделна самостоятелна процедура. Предмет на настоящата обществена поръчка е проектирането и строителството на участък от АМ „Струма“ Лот 3.1 от км 365+500 до км 370+500, **включващ тунел „Железница“**, с дължина от около 2 км, прилежащите му предпортални площадки с обслужващи пътни връзки и 2 бр. мостови съоръжения с обща дължина от около 700 м.

Проектиране и строителство на АМ "Струма" Лот 3.2

Прогнозна стойност - 1,100,000,000.00 BGN.

Лот 3.2 на АМ "Струма" представлява автомагистрален участък с дължина от около 21,6 км (приблизително от км 376+000 до км 397+600). Поръчката ще бъде изпълнена в съответствие с договорните условия на FIDIC Жълта книга. Изпълнителят следва да изготви технически проекти, работни чертежи и детайли, и да изгради изцяло и да пусне в експлоатация **посочения участък със съответните дейности по изграждането на тунел с две тръби и дължина от около 15,4 км; земни работи; изграждане на 2 бр. пътни възли; 1 бр. надлез с дължина от около 70 м; мостове - пет броя с обща дължина от около 700 м. и др.**

Проектиране и строителство на АМ "Струма" Лот 3.3

Прогнозна стойност – 200,000,000.00 BGN

Лот 3.3 на АМ "Струма" представлява автомагистрален участък с дължина от **около 23 км (приблизително от км 397+600 до км 420+650).**

Поръчката ще бъде изпълнена в съответствие с договорните условия на FIDIC Жълта книга. Изпълнителят следва да изготви технически проекти, работни чертежи и детайли, и да изгради изцяло и да пусне в експлоатация **посочения участък със съответните земни работи; изграждане на 2 бр. пътни възли; надлези и подлези – шест броя с обща дължина от около 400 м; мостове - десет броя с обща дължина от около**

1000 м и др.

Обобщена справка - АМ Струма Лот 3 – Благоевград – Сандански – Прогнозна стойност по Под – лотове::

№	Лот №	Обхват на поръчката	Прогнозна стойност – Лева без ДДС
1	Лот 3.1	Проектиране и строителство – Пътна част	150,000,000.00
		Проектиране и строителство - Тунел "Железница"	200,000,000.00
2	Лот 3.2	Проектиране и строителство	1,100,000,000.00
3	Лот 3.3	Проектиране и строителство	200,000,000.00
ОБЩО:		Предварителни разходи в ЛЕВА	1,650,000,000.00
ОБЩО:		Предварителни разходи в ЕВРО	843,631,604.00

В посочената стойност не са включени разходите за Строителен надзор (Супервизия) по време на изпълнение на проектирането и строителството на Лот 3 и за отчуждения.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ – по обезпечаването на средства по ОПТТИ 2014 – 2020 на реализацията на Проекта за АМ Струма – Лот 3 Благоевград – Сандански:

1. Ако се приеме Техническото решение за изграждане на Лот 3.1 с Тунел Железница и за Лот 3.2 с Тунел от 15 км. означава, че Лот 3 Благоевград – Сандански поглъща изцяло предвидените средства в размер на 572,345,000.00 ЕВРО + националното съфинансиране за програмен период 2014 – 2020 и ще бъде единствения пътен проект по тази програма / приоритет.

2. Заложените в ОПТТИ останали приоритети остават без финансиране - „За настоящия (2014 – 2020) програмен период се подготвят участъците: „Видин-Димово” (от прилежащата инфраструктура на Дунав мост II до гр. Димово), „Димово-Бела-Руженци” (от гр. Димово до края на с. Ружинци пътят е в лошо експлоатационно състояние, трасето преминава през населените места), „Руженци до начало на обход на гр. Монтана” (съществуващият път е двулентов с едно платно за движение), както и участъка „Монтана-Враца”.

Завършена е подготовката за изграждане на отсечката между гр. Мездра и гр. Ботевград, включително обходни пътища на населените места.

Развитието на северната главна ос „запад-изток”, която свързва София и Северното Черноморие през по-слабо изявиени урбанизирани центрове в Северна България обуславя довършването на изграждането на АМ „Хемус”. АМ „Хемус” следва да се разглежда като стратегически проект, който ще допринесе за икономическото и социално сближаване на регионално ниво. През програмен период 2007 - 2013 г. беше изградена връзката на АМ „Хемус” със Софийски околновръстен път.

Необходимо е изграждането и на Автомагистрала „Калотина - София” (участък Калотина - СОП) - по направление на трансевропейски транспортен коридор № 10, свързващ Белград и София, два от най-големите икономически, административни и културни центрове в региона...”

3. **Изграждането на Лот 3.2 с включването на строителството на Тунел с дължина от около 15 км., прави проекта уязвим по отношение националната сигурност (транспортни произшествия в тунела, тероризъм и други)** и всякакви скъпо струващи мерки (площадки за хеликоптери, аварийни изходи по скалите и други – посочени от проектантите) ще бъдат абсолютно безполезни. Поради тези причини и по причини за отделянето и концентрацията на въглероден двуокис в дългите тунели и не ефективна вентилация, след септември 11, 2001 год., не се строят дълги тунели, още по – малко да се поставят рекорди.
4. Изграждането на тунел (и) с такава дължина **в земетръсен район от най – висока категория и с исторически аналози за земетръс** е изключително важно решение и то не може да бъде взето в тясната общност на Възложителя - НКСИП и Консултанта.
5. Предполагаме, че са направени технико – икономическите проучвания за разходите за изграждането на тунела и за нормата (процента) за възвращаемост на инвестицията. Винаги **следва да се имат предвид последващите високи експлоатационни разходи за осветление и вентилация на тунелите** и дали те са поносими за пътната администрация.
6. Идеята на автора на този текст – изразена при предварителните публични дискусии е, **за спорния сега участък от Крупник до Кресна – да се разглежда трасе на АМ Струма, което да лежи на основата на съществуващото трасе на Е – 79** - с необходимите строителни работи за осигуряване на габарит и надлъжни елементи за Автомагистрала / или Скоростен път – която отсечка от около 21.600 км има прогнозна строителна стойност от 435 млн.лева без ДДС по оценка на експертите.
7. Подобрено проучване на идеен проект за **разглеждано трасе на АМ Струма, което да лежи на основата на съществуващото трасе на Е – 79 е направено** в рамките на публичната дискусия и след това от проектантите и ще бъде предоставено на Правителството.
8. Изграждането на Лот 3.2 с включването на строителството на Тунел с дължина от около 15 км., прави проекта уязвим по отношение националната сигурност (транспортни произшествия в тунела, тероризъм и други) и всякакви скъпо струващи мерки (площадки за хеликоптери, аварийни изходи по скалите и други – посочени от проектантите) ще бъдат абсолютно безполезни. Поради тези причини и по причини за отделянето и концентрацията на въглероден двуокис в дългите тунели и не ефективна вентилация, след септември 11, 2001 год., не се строят дълги тунели, още по – малко да се поставят рекорди.
9. Изграждането на тунел (и) с такава дължина **в земетръсен район от най – висока категория и с исторически аналози за земетръс** е изключително важно решение и то не може да бъде взето в тясната общност на Възложителя - НКСИП и консултанта.
10. Предполагаме, че са направени технико – икономическите проучвания за разходите за изграждането на тунела и за нормата (процента) за възвращаемост на инвестицията. Винаги **следва да се имат предвид последващите високи**

експлоатационни разходи за осветление и вентилация на тунелите и дали те са поносими за пътната администрация.

11. Подобреното проучване на идеен проект за **разглеждано трасе на АМ Струма, което да лежи на основата на съществуващото трасе на Е – 79** – в разработен разширен вариант на технически проект ще бъде предоставено на Министерството на регионалното развитие и благоустройството / Агенция „Пътна инфраструктура” – и ще бъде в основата за направа предстоящите **важни изследвания за разходи – ползи при сравнителния анализ с разработения спорен тунелен вариант**, в т.ч. икономическите проучвания за разходите за изграждането на тунела и за нормата (процента) за възвращаемост на инвестицията, включващи и **последващите високи експлоатационни разходи за осветление и вентилация на тунелите** и дали те са поносими за пътната администрация.

СЪСТАВИЛ:.....
(инж. Костадин ТАУШАНОВ)

14. 10. 2014 год., гр. София